

국제해상운송에서 위험화물 인지에 따른 당사자의 책임 분배에 관한 연구

Responsibility allocation by awareness of parties on dangerous goods in maritime transport

이양기(Yang-Kee Lee)

부산대학교 경제통상대학 무역학부 조교수(주저자)

최지호(Ji-Ho Choi)

부산대학교 경제통상대학 무역학부 석사과정(공동저자)

신학승(Hak-Sung Shin)

부산대학교 경제통상대학 무역학부 강사(교신저자)

목 차

I. 서론	V. 결론
II. 위험화물의 정의와 분류	참고문헌
III. 위험화물에 대한 당사자 간의 책임 분배	ABSTRACT
IV. 위험화물에 관한 판례 분석	

국문초록

국제해상운송에서 위험화물의 운송량은 꾸준히 증가하고 있다. 이에 따라 각 국제협정들도 위험화물에 대한 규정을 신설하거나 개정하고 있는 추세이다. 특히 연료와 같은 위험화물의 운송은 필연적으로 발생할 수밖에 없기 때문에, 위험화물에 대한 정의와 범위에 대한 중요성이 부각되고 있다. 또한 위험화물에 대한 당사자 간의 책임이 위험화물에 대한 통지와 운송인의 인지여부에 따라 상이하게 나타나고 있으며, 이와 관련된 판결들이 사건별로 다양한 형태로 나타나고 있다. 특히 운송규칙의 책임 조항에서 위험화물에 대한 운송인의 인지여부에 따라 송화인의 책임과 면책 범위가 상반된 형태로 나타난 것을 살펴볼 수 있었다.

본 논문에서는 먼저 선행연구를 통하여 위험화물의 정의와 범위를 분석하였다. 두 번째로 운송인의 위험화물 인지여부에 관한 판결들에 대한 분석을 통하여 통일성 있는 조항 해석의 필요성을 살펴보았다. 위험화물은 특별한 특징을 가진 화물로서 당사자 간의 책임과 면책에 대해서 일반조항과 달리 해석되어질 필요가 있다. 일반화물일 경우 단순히 과실여부에 따라 책임을 물을 수 있고, 당사자 간의 의무의 범위가 구체적으로 정해질 수 있다. 하지만 위험화물일 경우에는 당사자 간의 구체적인 조항이 명시되지 않는다면, 위험에 따른 의무를 부담해야 할 당사자가 상황에 따라 누구의 책임인지 혼란을 야기할 수 있다. 따라서 위험화물의 인지여부에 관한 판례들을 분석함으로써 위험화물조항의 적용을 위한 통일적인 기준의 필요성과 해결방안을 제시하였다.

주제어 : 위험화물, 인지, 통지, 해상운송, 헤이그-비스비 규칙, IMDG Code

I. 서론

위험화물(Dangerous Cargo)의 운송은 “상당한 주의(Due diligence)”를 가지고 이행하지 않을 때, 인명, 화물, 운송수단에 심각한 피해를 줄 수 있기 때문에 위험화물을 취급함에 있어서는 고도의 주의가 요구된다. 용선계약에서는 위험화물에 대한 선적은 일반적으로 금지하고 있지만, 당사자의 합의에 의해서 위험화물을 운송할 수 있도록 규정하고 있다. 국제운송에 있어서의 위험화물은 산업의 목적뿐만 아니라 기타 여러 생산, 소비의 목적을 달성하기 위하여 운송될 수 있다. 따라서 위험화물을 운송하는 상황 하에서 선박이나 기타 운송수단이 해적들이나 테러리스트에게 나포되어 화학제품 및 핵물질과 같은 위험물이 약탈당하였다면, 그 위험성은 예측하기 힘들 것이며, 세계질서를 어지럽게 만들만큼 그 문제는 심각해질 것이다.¹⁾ 이와 더불어 최근에 생태계에 위협을 가져오는 태안반도 기름 유출, 여수 기름 유출, 부산 앞바다 기름유출 사고 등 위험물 사고 등이 빈번하게 발생하고 있음으로 위험화물의 관리에 대한 중요성이 나날이 강조되고 있다.

위험화물의 운송은 전체 화물운송 중 50%이상을 차지할 정도로 국가 간 물동량이 많으며,²⁾(Stephen, 2007: 309) 한국의 무역항에서 처리되는 화물의 30%가 위험화물일 정도로 그 규모는 매우 크다.³⁾(윤창술, 2011) 하지만 각국의 노력에도 불구하고 아직까지 국제협약과 규칙에서 나타나는 위험화물에 대한 상이한 해석으로 혼란이 야기되고 있다. 따라서 위험화물과 관련된 규정에 대한 명확한 해석기준을 제시함으로써 법원이 올바른 판정을 내릴 수 있는 근거를 제공하고, 규정의 적용과 관련된 법적 안정성을 기대할 수 있다. 현재 법 조문에 대해 몇몇의 판례에서 서로 다른 의견을 제시하고 있으며, 이로 인해 위험화물에 대한 규칙의 법적 구속력이 약해지고 있다. 이러한 문제를 해결하기 위하여 지금까지 적용되어 왔던 법규의 해석 및 명확한 해석기준을 제시할 필요성이 있는 것으로 판단된다. 본 연구는 위험화물과 관련하여 당사자 간의 책임을 규명하기 위한 기준으로 제시된 “위험화물에 대한 운송인의 인지” 및 “하주의 통지 의무”에 대한 상충된 해석과 판례를 통하여 위험화물에 대한 해석상의 문제점을 도출하고자 한다.

선행연구로는 위험화물의 대한 개념과 관련 규칙 및 위험물 조항⁴⁾, 운송인과 하주 사이의

1) 권오, “국제운송 관련 규칙의 위험물 조항에 관한 연구”, 『관세학회지』 14권 3호, 한국관세학회, 2013, pp.110-111.

2) Sthphen Girvin, 『Carriage of goods by sea』, Oxford Press, 2011, p.309.

위험화물의 운송량의 증가는 석유를 비롯한 원료의 수송 등이 많은 부분을 차지하고 있다.

3) 해양수산부 발간 항만편람(2011)의 항만이용현황.

4) 노창균·홍순경(2009), 『위험화물 운송론』, 두남, 2009, pp.37-56., 권오, 상계논문, 2013, pp.109-129.

위험물에 관한 책임 관계⁵⁾ 등을 통해서 위험물의 책임관계에 대해 살펴보았다. 항만 내 위험화물관리에 대한 법률적 문제⁶⁾와 국내 위험화물 운송에 대한 연구⁷⁾를 통해 위험화물의 취급에 따른 문제점 및 해결 방안에 대해서 연구하고 있다. 선행연구를 분석해 보면 위험화물에 따른 당사자 간의 책임관계를 거시적으로 연구하고 있으며, 위험화물에 대한 운송인의 지식 혹은 인지, 그리고 하주의 위험화물에 대한 통지 의무 등에 따른 미시적인 분석은 구체적으로 다루어지지 않은 것으로 보인다.

따라서 본 논문에서는 선행연구를 바탕으로 국제협정 및 규칙상 나타난 위험화물에 대한 정의와 적용범위를 비교법적인 관점에서 해석기준을 살펴보고 최신판례를 토대로 운송인의 위험화물 인지요부와 하주의 위험화물에 대한 통지를 중심으로 당사자 간의 책임 범위 및 책임 전환의 사유에 대해 검토하고, 향후 위험화물과 관련한 사례의 발생 시 책임 관계에 대한 명확한 해석의 방법을 모색하고자 한다.

II. 위험화물의 정의와 분류

1. 위험화물의 정의

운송이나 보험에서 위험이라 함은 위험상태, 손해의 원인, 잠재적 위험 등의 개념을 포함하고 있다. 따라서 위험화물은 손해를 유발하는 상태의 물질, 제품 또는 손해를 발생시킬 수 있는 잠재적 성질 또는 하자 등을 보유한 화물로 정의될 수 있다. 위험화물은 이러한 의미만으로 제한되는 것이 아니라 넓게는 고유의 속성이나 적부의 원인에 의해 선박이 나포 및 억류될 수 있는 화물까지도 위험화물로 판단하고 있다. 또한 일반적인 화물이었다면 정상적인 항해로 인정되었을 상황을 불법항해로 판단을 내릴 정도의 원인을 제공하는 화물, 그리고 선박의 몰수 혹은 운송지연 등의 위험에 처하게 하는 물품을 선적한 경우도 위험화물을 선적

- 5) 양정호, “해상운송에 대한 당사자 간 책임에 관한 연구”, 춘계학술발표대회, 한국관세학회, 2009, pp.169-191., 조현숙, “로테르담 규칙에서 해상운송인의 책임에 대한 비교연구”, 『무역학회지』, 제35권 제1호, 한국무역학회, 2010, pp. 335-360., 양정호, “해상운송에서 위험물에 대한 운송 당사자간 위험분담에 관한 연구”, 『무역상무학회지』, 제43권, 한국 무역상무학회, 2009, pp.297-336., 김선옥, “국제해상물건운송에 있어서 위험화물의 선적과 계약당사자간의 책임관계”, 『해운물류연구』, 제59호, 해운물류학회, 2008, pp.49-75., 김선옥, “용선계약하에서 위험물 취급에 관한 고찰”, 『통상정보 연구』, 제11권 1호, 한국통상정보학회, 2009, pp.291-308., 양석완, “송하인의 위험물에 관한 고지의무”, 『한국해법학회지』, 제30권 2호, 한국해법학회, 2008, pp.85-123.
- 6) 윤장술, “항만내 위험물관리의 안전도 제고를 위한 법적 대응방안”, 『법학연구』, 제20권 제2호, 경상대학교 법학연구소, 2012, pp.69-93.
- 7) 이진국, “국내 위험물 운송에서의 문제점과 개선방향”, 해운과 경영, 제 24호, 2011, pp.44-59.

한 경우와 동일한 것으로 취급하고 있다.(권오, 2013)⁸⁾

일반적으로 해상운송 하에서 위험물의 정의는 1963년 헤이그-비스비 규칙에서 정의하고 있는 개념을 세계적으로 준용하고 있다. 이 정의는 송하인의 면책사항에 한 줄로 요약되어 설명되고 있다. 본 규칙에서의 위험화물의 정의를 “인화성·폭발성이나 그 밖의 위험성이 있는 운송물은 운송인이 그 성질을 알고 선적한 경우에도 그 운송물이 선박이나 다른 운송물에 위해를 미칠 위험이 있는 때에는 선장은 언제든지 이를 양륙·파괴 또는 무해하도록 조치할 수 있다”⁹⁾라고 규정되어 있다. 여기서 “그 밖의 위험성”은 정확히 명시되어 있지는 않지만 위험화물과 관련하여 화물이 내포하고 있는 위험성에 관한 모든 개념을 포괄적으로 포함하는 것으로 판단할 수 있다.¹⁰⁾

1) 국제운송규칙

소수의 국가로부터 비준을 받았으나 발효되지 못한 함부르크 규칙은 송하인이 위험물에 대하여 위험성을 표시하거나 표식을 부착해야하는 의무 등 하주가 이행하여야 할 주의사항을 규정하고 있다.¹¹⁾ 하지만 본 규칙에서는 재래화물방식에서 컨테이너화에 따른 복합운송으로 변하는 과도기 시점을 고려하여 볼 때, 위험화물 규정을 포함하고 있지는 않다. 특히 복합운송증권을 유통증권이 아닌 비유통성 증권으로 발행할 수 있음을 규정하는 것에 초점이 맞추어져 있었다. 이러한 이유로 개발도상국의 입장에서는 이러한 규정이 포함된 운송규칙은 자국 내 산업발전을 저해한다고 판단, 복합운송서비스를 규율하는 공법적인 조항이나 원리를 삽입하길 원했고, 선진국의 입장에서는 복합운송에 따른 ICC 통일규칙이 시행되지 않았고, 복합운송의 사고 및 배상청구의 감소로 필요성이 없다고 판단하여 각국 정부의 참여가 부족하였다. 이에 발효 정족수인 30개국 이상의 정부 비준을 받지 못하였기 때문에 본 규칙은 발효되지 않았다. 결국 함부르크 규칙은 복합운송에 대한 각종 규정을 마련하기 위한 협약에 가까웠다고 볼 수 있으며, 각 국의 상호 이해 상충과 이에 따른 여타 조항에 대한 관심이 부족했던 것으로 판단되어 진다.

8) 권오, 전제논문, 2013, pp.110-111.

9) 헤이그-비스비 규칙 제4조 6항 참조.

10) 본 규정의 이러한 정의는 위험 화물에 대한 해석의 여지를 넓게 할 수 있게 하고 있다.

11) 함부르크 규칙 제13조(위험물에 관한 특칙) 제1항에서 “송하인은 위험물에 관하여는 적절한 방법으로 위험성이 있다는 뜻의 마크 또는 라벨을 붙여야 한다”라고 명시하고 있고, 제2항에서 “송하인이 운송인 또는 실제운송인에게 위험물을 교부할 때에는, 송하인은 각 경우에 따라서 화물의 위험성 및 필요하면 취하여야 할 예방조치에 관하여 운송인 또는 실제 운송인에게 통지하여야 한다. 송하인이 그 통지를 게을리하고 그러한 운송인 또는 실제운송인이 화물의 위험성에 관하여 달리 인식하지 못한 때에는 a) 송하인은 그러한 화물의 선적으로부터 생기는 손실에 대하여 운송인 및 실제 운송인에게 책임을 지고, b) 그 화물은 필요한 상황에서 배상금을 지급하지 아니하고 언제든지 이를 양하하고 파괴하거나 또는 무해화 할 수 있다.”고 명시함.

최근 2009년 로테르담 규칙이 제정되었고, 비준 국가의 수는 매우 소수이지만 위험화물에 대한 규정은 그러한 화물이 갖는 위험의 영향력에 대해 환경에까지 확장하여 규정하고 있다.¹²⁾ 적어도 위험화물에 대한 규정은 현재까지의 국제운송 규칙으로서는 많은 발전을 보이고 있다. 다만 본 규칙 또한 운송인과 하주 간의 관심은 복합운송과 운송인의 책임에 대해 맞추어져 있어 각 국가들 간에 의견 대립이 나뉘어 있어 발효가 될지는 미지수로 남아 있다.¹³⁾

2) 위험화물에 관한 각국의 규정

위험화물과 관련하여 우리나라의 상법¹⁴⁾은 “인화성·폭발성이나 그 밖의 위험성이 있는 운송물”로 정의하고 있으며, 개항질서법¹⁵⁾에서는 “화재, 폭발 등 위험이 있거나 인체 또는 해양환경에 해를 미치는 물질로서 국토해양부령이 지정한 것”으로 정의하고 있다.

영국은 이미 상선법(1894)¹⁶⁾을 통해서 “질산, 황산염, 나프타, 벤젠, 화약물, 성냥, 니트로글리세린, 석유와 폭발물¹⁷⁾이 의미하는 폭발물 및 그 밖의 위험성 있는 물건”이라고 규정하여, 당시의 상황을 감안하여 볼 때, 좁은 범위 내에서 주로 위험할 수 있는 물품에 대하여 설명하고 있다. 현재는 무역량과 교역품이 다양하고 방대해졌지만, 상선법이 생길 당시에는 교역상품의 종류가 제한적이고 주로 수출입하는 위험물을 중심으로 제시한 것이라 볼 수 있다. 현재 UKCOGSA는 5조 (5)항에서 헤이그-비스비 규칙에 개념을 그대로 받아들일 것으로 있다. 이와 같이 위험화물조항에 대하여 헤이그-비스비 규칙을 직접적으로 받아들일 것을 권고하는 나라는 대부분 유럽 국가이며, 대표적으로 스페인이 있다.¹⁸⁾

미국은 USCOGSA 1304(6)항에서 위험화물에 대하여 “연소성, 폭발성, 또는 위험성이 있는 위험물”이라고 규정하며, 헤이그-비스비 규칙의 4조 (6)항과 동일하게 적용한다. 이는 미국의

12) 로테르담규칙 제4장 15조(위험을 야기할 화물) : “운송인 또는 이행당사자는 화물이 운송인의 책임기간 중에 사람, 재산 또는 환경에 실제적으로 위험을 야기하거나 위험을 야기할 것으로 합리적으로 예상되는 것”이라 하고 있으며, 이 문맥에서 “위험을 야기할 것으로 합리적으로 예상되는 것”이라 함은 “사실상 운송인이 합리적으로 예상하지 못한다면 위험화물에 대하여 인지를 못하고 있다는 것과 동일하다”라고 해석되어질 수 있음.

13) 하주국과 선주국간의 자국 내의 이익을 위해 대립이 엇갈림.

14) 상법 제801조(위험물의 처분) 참조.

15) 개항질서법 제2조 9항(정의) 참조.

16) 1894년 상선법(The Merchant Shipping Act 1894) 참조.

17) 1875년 영국폭발물법(The Explosive of Act 1875) 참조.

18) 스페인 항해에 관한 일반법 제23조(여타 위험 화물)

1) 여타 위험한 화물의 취급과 운송은 위험한 화물에 대한 국제해상운송규칙에 의하여 규율한다. 2) 위험한 화물을 운송하는 선박의 입항 및 체제에 관한 조건은 이를 별도의 명령으로 정하고, 거기에서 선상 혹은 육지에서의 그 선적, 양륙, 적부 및 취급에 관하여도 별도로 정한다.

23.(Otras mercancías oekugrisas) 1, La manipulación y transporte de mercancías peligrosas se ajustará a las prescripciones del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas. 2. Reglamentariamente se determinarán las condiciones especiales para la entrada y estancia en puerto de los buques que transporten esas mercancías, así como para su carga, descarga, estibay manipulación a bordo y en tierra.

USCOGSA가 헤이그-비스비 규칙을 그대로 수용한 결과이기도 하다.

캐나다 상선법(Canada shipping Act)¹⁹⁾에서는 “위험화물 혹은 위험고유의 화물은 고유의 속성으로 적부량이나 방법 때문에 여객의 생명에 위험을 주거나 선박에 손상을 가하여 단독 또는 공동으로 책임을 부담하게 하는 화물과 법에 정한 범위 내에서 위험화물이라고 명시한 모든 정의”를 포함한다고 규정하고 있다. 여기서 “위험화물이라고 명시한 모든 정의”라고 명확히 기술함에 따라서 포괄적으로 세계위험화물운송규칙, 계약서의 조항, 각국의 법률에서 정의하는 것을 제한 없이 받아들일 수 있음을 판단할 수 있다.²⁰⁾

반면에 일본 상법 제740조는 위법선적물의 처분으로만 규정이 되었을 뿐 위험화물에 대한 언급은 없다. 여기서 위법선적물을 위험선적물로 볼 것인지의 논란이 되고 있지만 명확히 규정된 바는 없다.²¹⁾ 하지만, 일본 해상물품운송법 제11조에서는 해당 당사자 간의 위험화물의 처분과 관련하여 권리, 의무, 책임에 대하여 규정하고, 위험화물의 개념을 헤이그-비스비 규칙을 준용하고 있는 것으로 보아 상법과 해상물품운송법을 서로 보충하는 것으로 판단되어진다.

3) 운송계약서상의 위험화물

용선계약서도 위험화물에 대해서는 헤이그-비스비 규칙을 기준으로 적용하고 있다. 용선계약은 항해용선계약, 정기용선계약, 선체용선계약으로 나누어진다. 이 중 위험화물에 대하여 언급하고 있는 표준용선계약 형식은 정기용선계약이다. 이에 비해 Gencon과 같은 항해용선계약은 일반적으로 위험화물의 대한 조항을 찾아보기 힘들다. 그 이유는 계약에 관한 사적 자치에 의해 당사자 간에 위험화물에 대한 내용을 명시적으로 합의할 수 있는 경우를 고려하고 있기 때문이다.(Stephen, 2007:311)²²⁾ 또한 선체용선은 임대차계약의 성격이 있으므로 위험화물 조항이 삽입되어 있지 않다. 정기용선계약에서 위험화물을 기술하고 있는 표준계약형식은 Baltime Form, NYPE Form, Sheltime Form에서 살펴볼 수 있다. Baltime Form 제2조에서 위험화물에 대하여 “가축 또는 유해하거나 인화성이 있거나 위험한 화물들(산류, 폭발물, 칼슘카바이드, 페로실리콘, 타프타, 휘발유, 타르나 그와 같은 어떠한 제품) 명시하고 있다.

19) R.S.C.1985. c.S-9. 참조.

20) 헤이그-비스비 규칙을 준용을 통해 조항으로의 기능을 더해 줌으로 위험화물을 적용할 수 있는 법의 범위를 제시하고 있다.

21) 한국 상법도 일본과 동일하게 제800조(위법선적물의 처분)에서 규정하고 있지만, 위험화물의 범위로서 광의적인 개념으로 물리적 또는 법률적 위험 모두 포괄할 것인지, 협의적으로 동종제한의 원칙에 따라 물리적인 위험으로 한정할 것인지를 대한 정확히 해석된 바는 없다.

22) Stphen Girvin, 『Carriage of goods by sea』, Oxford Press, 2011, p.311.

NYPE Form 정기용선계약에서는 제4조에 위험화물/면책화물의 (a)항에서 “용선선박의 선적국, 선적항과 양륙항의 국가, 및 용선선박이 반드시 통과하여야 할 중간국 또는 항의 관할청이 요구하거나 권고하는 방법에 따라서 운송할 경우를 제외하고, 용선선박은 모든 위험성(Dangerous), 유해성(Injurious), 가연물(Inflammable) 또는 부식성(corrosive)을 가진 물건을 제외하고, 적법한 운송물의 운송에만 사용할 수 있다. 위의 일반 규정에 영향을 미치지 아니하고, 특히 모든 종류의 산 동물, 무기, 탄약, 폭발물, 핵물질 및 방사능 물질의 운송을 추가 제외한다.”라고 명시하고 있다. 이에 따라 한국해사위원회에서 만든 Kortime 2006에서도 동일하게 규정하고 있다.²³⁾ Shelltime양식에서도 위험화물에 대하여 정의하고 있지만,²⁴⁾ 다른 운송계약서와 비교해 볼 때 위험화물에 대한 기술을 하고 있다는 점은 유사하지만 관련 내용이 상세하지 못하고 전문성 또한 부족하다.

2. 위험화물의 분류

1) 국제위험화물운송 규칙

산업혁명과 2차 세계 대전 이후 중화학공업의 발달과 운송수단의 발전으로 위험화물의 운송이 늘어나기 시작하였다. 이에 따라 위험화물에 대한 통일규칙이 필요하였기에 IMO(International Maritime Organization : 해사위원회)는 SOLAS CONVENTION(International Convention for the Safety Of Life At Sea : 해상인명안전조약)에 IMDG Code(International Maritime Dangerous Goods Code : 국제해상화물위험규칙)라는 위험화물 분류 규칙을 만들게 되는데 대부분의 국가가 적용하게 된다. IMDG Code는 위험물을 “Dangerous Goods”이라고 표기하고, 9종류로 선적, 적부, 포장에 대하여 분류하여 주의를 주고 있다. 이후 MARPOL 73/76 협약에서는 위험화물을 “Harmful Substance”로 표기하고 있고, 제2조 2항에서는 “해양오염물질을 규정하기 위해 위해물질이 바다로 유입되는 경우, 인간의 건강과 생태자원 및 해양생태계에 해를 끼치거나 해양환경을 오염시키고 혹은 기타 적법한 바다의 사용을 방해하는 모든 물질들과 현행 협약의 통제를 받는 모든 물질들을 포함한다” 라고 규정하며 주로 석유와 같은 기름을 위주로 하여 IMDG Code에 적용을 받는 물질을 위험화물로 규정하고 있다. HNS(위험, 유해물질 손해배상) 협약에서도 또한 위험화물을 “Hazardous and Noxious”라고 표기하고 있으며, 해당 협약의 1장 1조 5항²⁵⁾에서 정의하고 있는 물질을 IMDG Code를 적용하여 위험물질로 보고 있다. 앞서 내용을 중

23) Kortime 제4조(위험 화물/면책 화물) 참조.

24) Shelltime Form 제28조에서, 위험물의 대한 선적금지과 발생한 손해에 대하여 용선자가 부담한다는 내용만 제시함.

25) HNS 협약 제 1장 1조 5항 IV에서 “IMDG Code에 의한 포장된 형태의 위험, 유해 및 위해물질, 물건 및 제품. VII에서

합해 보면 여러 협약과 국가들은 위험화물에 분류에 있어 IMDG Code를 적극 활용한 것으로 볼 수 있다.

2) 위험화물 분류의 대한 각국의 규정

한국은 해양수산부령에서 SOLAS협약에 비준한 이후로 에서 협약 제7장 A부분²⁶⁾ 및 B부분의 IGC(International Code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemical in bulk)²⁷⁾, C부분의 IBC(International Code for the construction and equipment of ships carrying liquified gases in bulk, IMO)²⁸⁾를 포함하고 있으며, 또한 MARPOL(73/78) 부속서 3을 수용하고 있다. 위험물안전관리법²⁹⁾과, 유해화학물질관리법³⁰⁾은 서로 상이한 분류 방법으로 위험물을 나누고 있다. 위험물안전관리법은 비슷한 물질에 대하여 분류하고 있으나 일반적인 성질, 화재예방, 소화방법으로 나누고 있기 때문에 다르며, 유해화학물질관리법에서는 유해성의 정도에 따라 나누기 때문에 차이가 있다. 이처럼 한국의 위험화물의 대한 관련법규는 위험물에 대한 행정 부서간의 특징 차이로 위험 물질에 대한 취급의 목적이 차이에 의해 나뉜 것으로 볼 수 있다. 다만 이러한 복잡성을 줄이기 위해 위험물에 대한 통일화된 법규가 필요하다.(윤창술, 2011: 76)³¹⁾

일본은 행정법규에서 선박안전법 28조를 근거로 한 법규들은 위험화물에 대하여 “화약류, 고압가스, 부식성 물질, 산화성 물질, 방사성 물질, 유기과산화물, 병독을 옮기기 쉬운 물품”이라고 정의하며 SOLAS에 비준한 국가임에도 불구하고 나름대로의 기준으로 분류하여 나타내고 있다.

미국은 USCOGSA(1936)를 바탕으로 하여 연방위험물운송법(Federal Hazardous Materials Transportation Law) 또는 미연방규정집인 위험화물 수송규칙(Code of Federation Regulation) 1장부터 하위 3장까지 IMDG Code에 따라 위험화물을 분류하고 있다.

“IMSBC Code에 의한 화학적 위험을 내포하는 고체산적물질이면서 이 물질이 포장상태로 운송될 경우 1996년에 시행 중인 IMDG Code 규정에 적용되는 물질”이라고 언급됨.

26) IMDG 뿐만 아니라 IBC, IGC Code도 포함함.

27) IBC Code(국제산적위험화물운송선구조 및 설비기준) 참조.

28) IGC Code(국제액화가스운송선설비 및 구조규칙) 참조.

29) 산화성고체, 가연성고체, 자연발화성 물질 및 급수성 물질, 인화성액체, 자기반응성물질, 산화성액체로 6종류로 구분됨..

30) 유독물(유해성이 있는 물질), 관찰물질(유해성이 있을 우려가 있는 물질), 취급제한물질(특정용도의 사용 시 유해성이 크다고 인정되는 물질), 취급금지물질(유해성이 크다고 인정되는 물질), 사고대비물질(급성독성(急性毒性)·폭발성 등이 강하여 사고발생의 가능성이 높거나 사고가 발생한 경우에 그 피해 규모가 클 것으로 우려되는 화학물질로서 사고 대비·대응계획이 필요하다고 인정되는 물질)로 구분됨.

31) 윤창술, 전개논문, 2012, pp.76-77.

〈표-11-1〉 각 행정부처 및 국가별 위험화물 분류표³²⁾

구분	국제	국내		국외		기타관련 국내법
	UN	해양수산부	행정안전부	일본	미국	
규정	IMDG	선박안전법 (위험물 선박운송 및 저장규칙)	위험물안전 관리법	선박안전법	위험물 수송규칙	
등급						
1	화약류	화약류		화약류	화약류	총포도검화약류 단속법 (경찰청)
2	인화성 비인화성 비독성가스 독성가스	고압가스		고압가스	인화성 비인화성 비독성가스 독성가스	고압가스 안전관리법 (지식경제부)
3	인화성액체	인화성액체	인화성액체 (제4류)		인화성액체	
4	가연성고체 자연발화성물질 물반응성 물질	가연성물질류	가연성고체 (제2류) 자연발화성물질 (제3류) 금수성물질 (제3류) 자기반응성물질 (제5류)		가연성고체 자연발화성물질 물반응성 물질	
5	산화성물질 유기과산 화물	산화성물질	산화성고체 (1류) 산화성액체 (6류)	산화성물질 유기과산화물	산화성물질 유기과산 화물	
6	독성, 전염성 물질	독물		병독을 옮기기 쉬운 물질	독성, 전염성 물질	
7	방사성물질	방사성물질		방사성물질	방사성물질	원자력안전법
8	부식성물질	부식성물질		부식성물질	부식성물질	
9	기타	유해성물질			기타	

32) 각 법안과 참고문헌(위험화물 운송론, 국제해상운송에서 위험물 처리에 관한연구(2011) 등)을 통해 저자가 정리함.

Ⅲ. 위험화물에 대한 당사자 간의 책임 배분

1. 위험화물에 대한 운송 계약상의 당사자 의무

위험화물의 운송에 대하여 주의사항과 의무를 명시적으로 서로가 합의하여 약관으로 삽입하였다면, 무조건적으로 효력을 발생시킬 수 있고, 묵시적 의무를 통해서도 관련 법령과 상업적 관례에 따라서 계약에 편입시킬 수 있다.

보통법에서의 쟁점은 위험화물의 선적에 대하여 하주가 엄격한 주의의무를 이행했는지가 논점이 된다. 헤이그-비스비 규칙³³⁾에서 “위험화물 선적으로 인해서 직접 또는 간접적으로 발생하는 모든 손해와 비용에 대하여 하주가 책임을 져야한다.”라고 명시하고 있고, 로테르담 규칙³⁴⁾에서 32조 위험화물에 대한 특칙에 의하면 화물의 위험한 특성에 대하여 표시와 부전을 통한 하주의 고지의무³⁵⁾를 강화함으로써 하주에게 상당한 의무를 부과하는 한편 운송인에게는 선박을 보호하기 위해 필요한 조치를 취할 유리한 기회를 주고 있다.(Stephen, 2007: 312)³⁶⁾ 정기용선계약형식 NYPE93³⁷⁾의 (b)항에서도 하주의 의무에 대하여 기술하고 있

33) 헤이그 비스비 규칙 제 4조 6항 참조.

34) 로테르담 규칙 제32조(위험화물에 대한 특칙)

화물이 그 성질 또는 특성상 사람, 재산 또는 환경에 위험을 야기하거나 야기할 것이 합리적으로 예상되는 경우에, a) 송하인은 화물이 운송인 또는 이행당사자에게 인도되기 전에 적시에 운송인에게 화물의 위험한 성격 또는 특성을 운송인에게 고지하여야 한다. 만약 송하인이 이를 게을리 하고 운송인 또는 이행당사자가 그러한 위험한 성격 또는 특성에 대하여 달리 알지 못하는 경우에 송하인은 그러한 위험한 성격 또는 특성에 대하여 달리 알지 못하는 경우에 송하인은 그러한 정보제공을 게을리 한 결과로 발생하는 멸실 또는 훼손에 대하여 운송인에게 책임을 부담한다. 이를 게을리 할 경우 멸실 또는 훼손에 대하여 운송인에게 책임을 부담한다. b) 송하인은 예정된 화물의 운송의 어떠한 단계에 적용되는 법률, 규정 또는 그 밖의 공공기관의 다른 요구사항에 따라 위험물에 표시를 하거나 부전을 달아야 한다. 송하인이 이를 게을리한 경우 그는 그 결과로 발생하는 멸실 또는 훼손에 대하여 운송인에게 책임을 부담한다.

35) 각 국가가 준용하고 있는 헤이그-비스비규칙, 한국, 미국의 제정법에서는 통지의무에 대한 규정은 없으나 중국인민공화국 해상법에서는 함부르크 규칙과 로테르담 규칙에서 규정되어 있는 통지의 의무를 준용하여 규정하고 있고 영국의 보통법에서는 묵시적인 의무로 인정하고 있다.

중국인민공화국 해상법 제4장(해상화물계약) 3절(송하인의 책임) 69조(위험물의 선적)

“송하인이 위험물 화물을 선적하는 때에는, 해상위험화물운송에 관한 규정에 따라 적절하게 포장을 하여야 하고, 위험물의 표시와 라벨을 부착해야하며, 또 서면으로 그 화물의 종류와 성질은 물론 취해야 할 예방조치를 운송인에게 통지하여야한다. 송하인이 이러한 통지를 하지 아니하거나 혹은 부정확하게 통지하는 경우, 운송인은 상황에 따라 필요한 시간과 장소에서 전혀 보상을 함이 없이 화물에 대해 하연, 제거 혹은 무해조치를 할 수 있다. 이러한 운송은 인하여 운송인에게 발생한 손해에 대하여 송하인은 보상할 책임이 있다.”

36) Stephen Girvin, 『Carriage of goods by sea』, Oxford Press, 2011, p.312. “The reason for implying such an obligation is clearly to give the carrier the opportunity either to refuse to carry the goods or to take the necessary precautions to protect his ship and the cargo or other shippers on board the ship”로 표현.

37) NYPE93 4조 (b)항에서 “국제해사기구에서 지정한 운송물을 운송할 것을 합의한 경우에 그 운송물의 양은 톤으로 제한하여야하고, 용선자는 국제해사기구의 규칙에 따라서 포장, 표시, 선적 및 적부 되었는가를 알 수 있게 하기 위하여 선장이 합리적으로 요구하는 증거를 제출하여야한다. 만일 이에 위반하면 선장은 운송물의 선적을 거부할 수 있고, 이미 선적된 운송물은 용선자의 위험과 비용으로써 양륙할 수 있다.”라고 명시하고 있다.

다. (b)항에서는 만약에 당사자 간에 위험화물을 운송하기로 합의한 경우라 할지라도 하주는 운송인에게 포장, 표시, 선적 및 적부를 합리적으로 처리하였다는 증거자료를 제출해야할 의무를 부여함으로써 하주에 대한 의무를 부과하고 있다.³⁸⁾

운송인은 위험화물의 선적으로 인해 선박 및 화물의 손실 및 손해가 발생하였다는 것을 입증할 의무가 있다. 또한 운송인은 화물을 안전하게 목적지까지 운송할 수 있도록 감항능력 유지의 의무도 있다.³⁹⁾ 하지만 합리적으로 보았을 때 운송인이 위험화물에 대한 전문가가 아닌 이상 화물의 특성에 대해 운송인 자신이 알 수 없기 때문에 각 운송 건에 대한 사안에 따라서 법정에서 판정할 필요성이 있다.(김선옥, 2008: 71)⁴⁰⁾

당사자 간의 의무에 대해서 가장 대표적인 사건은 *Brass v Maitland*(1856)⁴¹⁾ 사건이다. 이 사건은 위험화물의 운송에 있어서 하주의 책임이 절대적이라고 판결한 사건으로, 현재까지 위험화물과 관련한 모든 판결에서도 인용되고 있다. 본 사건에서 판결은 “운송인은 위험한 특성 또는 위험하게 포장되어 있는 물품을 운송할 의무는 없다. (1) 운송인 자신의 적절한 지식과 노력에 의해서 화물의 위험한 특성을 알 수 없고, (2) 용선자 또는 하주로부터 수령한 물품의 위험성에 대해 운송인이 통지 받지 않았다”라는 사실을 확인함으로써, 위험화물에 대한 책임이 하주에게 있음으로 운송인이 승소한 대표적인 판례라고 할 수 있다. 본 사건에서 하주의 절대적인 책임에 대한 반대의 의견으로 판사 *Crompton J.*는 “위험화물에 대해 하주에게만 절대적인 의무를 줄 결정적인 권한은 없다”⁴²⁾고 반박하였다. 몇 건의 판례에서 *Crompton J.*의 의견은 수용되었으며 실제로 하주의 부실통지로 인한 화물의 잠재적 위험성에 대해 운송인이 알 수 없었다는 이유로 운송인이 절대적인 면책을 받는 것이 아니며, 운송인에게도 위험물의 특성에 관해 알아야 할 기본적인 의무를 져야한다는 여지를 두고 있다. 하지만, 최근 법정에서 기존의 판례가 지지되어짐에 따라 여전히 하주의 의무를 강화하도록 하고 있다.⁴³⁾

38) 위험물선박운송 및 저장규칙 제16조(위험물의 명세)에 따르면 위험물의 운송을 위탁하기 전에 위험물의 분류, 품목, 품명 및 위험성 등을 기재한 위험물 명세서를 운송인 또는 선장에게 제출하여야 한다고 규정하고 있다.

39) 헤이그 비스비 규칙 제4조 1항에서 “선원의 승무, 선박의 외장 및 선용품의 보관을 적절히 하고 동시에 선창, 냉동실과 냉장실 기타 물건을 선적하는 선박의 모든 장소를 물건의 수령, 운송 및 보존에 적합한 양호한 상태로 두는 것에 대하여 상당한 주의를 주어야한다”를 통해 일반적인 화물과 동일하게 계약서상 위험화물을 선적하기로 합의한 경우 운송인은 선박에 대한 감항능력을 갖추어야 한다.

40) 김선옥, 전제논문, 2008, p.71.

41) 분말을 위탁한 것으로 이것은 주로 표백분으로 구성되어있고, 통안에 포장되어 원고의 “일반” 선박(*Regina*) 위에 선적되어졌다.

42) *Brass v Maitland*의 *Crompton J.* 판사는 *Cambell* 판사에게 하주에게 엄격책임을 져야한다는 판결에 반대하며 하주도 알지 못하는 위험한 성질을 운송인에게 통지하지 않아 책임져야하는 것으로 확대 적용하는 것은 아니라고 반박하였다. 이후, *Sucrest Corp v. M/V Jennifer*(1978) AMC 2520 사건에서 *Crompton J.*의 의견이 지지되었다.

43) [1998] AC 605 ; 1998년 *Effort Shipping Co Ltd v Linden Management SA* 사건을 마지막으로 하주의 의무를 강화시키고 있다.

2. 당사자 간의 책임 전환 사유

위험화물과 관련한 운송인의 책임 및 송화인의 엄격책임의 제한은 1) 하주가 위험화물의 특성에 대하여 통지하였는지의 대한 여부, 2) 운송인의 위험화물에 대한 인지의 정도에 따라서 달라지는데, 일반적으로 물품의 위험성에 대하여 하주가 운송인에게 반드시 알리지 않아도 되는 상황-일반적으로 운송인이 특정 화물의 위험성에 대하여 더 잘 안다는 상황-과 화물의 특성에 대하여 운송인이 알아야 하는 경우인데 운송인이 알지 못한 경우에 발생한다. 결과적으로 당사자에게 영향을 미치는 책임의 전환에 가장 중요한 요건은 첫째, 하주의 위험화물 통지 여부와 둘째, 운송인의 위험화물 인지 여부이다.

1) 송화인의 위험화물 통지여부

대부분 운송인은 화물에 대한 위험특성에 대하여 알 수 없는데 이에 대해 하주가 운송인에게 그 화물에 대하여 통지를 했을 경우에 한해 운송인은 위험화물에 대하여 인지를 할 수 있다.⁴⁴⁾ 헤이그-비스비 규칙⁴⁵⁾에서는 위험화물을 통지할 의무를 명시하고 있지는 않지만, 보통법에서는 화물의 위험성을 알 수 있도록 표시 또는 통지하도록 하고 있다. 하주가 운송인보다 화물의 특성 또는 성질을 더 쉽게 알 수 있는 유리한 위치에 있기 때문에, 화물 취급을 위한 효율성과 신뢰성의 측면에서 하주는 운송인에게 화물의 특징을 통지할 책임이 있고, 이는 묵시적인 의무로서 인정되고 있다(Robert Force, 2007: 322)⁴⁶⁾.

보통법을 적용하여 볼 때, 우선 하주가 위험화물의 특징을 알고 있음에도 불구하고 운송인에게 통지하지 않아 문제가 야기되었다면, 본 사안에 대한 모든 손해는 전적으로 하주가 책임을 져야한다. 즉, 선적 이후의 화물의 멸실이나 소멸, 선박의 파손, 인명사고 및 지연으로 인한 손해배상에 대해서 모든 책임은 통지하지 않은 하주에게 있고, 운송인은 위험화물의 선적으로 인한 책임으로부터 면책된다. 하지만 하주가 위험화물을 통지하였거나 계약서상 명시가 되어 있을 경우에는 하주는 그러한 책임 및 발생한 손해로부터 면책될 수 있다. 또한 계약조건에 있어 하주가 “상당한 주의”를 기울였고, 적합한 포장상태로 선적한 경우에도 면책되어 질 수 있다.⁴⁷⁾ 하주의 상당한 주의가 충족된 선적의 경우, 위험화물에 대하여 운송인이

44) 계약서상의 명시적으로 합의한 경우나 일반적으로 위험화물에 대하여 알 수 있는 경우에는 제외된다.

45) 함부르크 규칙 제13조에서는 위험물에 대한 표시를 부착할 것을 권고하고 있지만, 비준이 되지 않아 효력이 없다.

46) Chuah, Robert, “Shipment of dangerous cargo by sea”, “Tulane Maritime Law Journal”, 2007. p.322.

47) [1991] 2 Lloyd’s Rep. 101 : 하주의 위험화물에 대하여 상당한 주의를 주어야한다는 선례로써 General Feed Inc v Burnham Shipping Company(The Amphion)가 있다. 이 사건은 항해용선계약(젠콘형식)으로 항산화제 어분을 운송을 실시하였고, 잠재적인 발열로 인해서 화물의 일부는 자발적으로 불이 붙었다. 화제를 통해 선박은 상당한 피해를 입었고, 화물은 하역하였다. 선주는 선박에 손실에 대하여 하주에게 항산화제 어분에 대하여 효과적으로 관리, 처리하지

얼마나 인지하고 있는지에 따라서 책임의 전환이 발생할 수 있으므로, 판결에 있어서 애매모호함이 존재한다.

현재 대부분의 국가에서는 헤이그-비스비 규칙을 따르므로, 제4조 (3)항에 따른 양당사자의 과실여부에 따라 위험화물의 통지여부는 과실책임의 한 부분으로 이해할 수 있다. 그리고 제4조 (6)항에 따라 운송인이 위험화물을 인지하기 위한 하나의 수단으로서 하주의 위험화물에 대한 적극적인 통지가 필요하다. 영국의 경우, 헤이그-비스비 규칙을 준용하더라도 보통법이 적용되는 바, 하주의 통지의무가 묵시적으로 지켜져야 한다. 그러나 이 외의 다른 국가들은 영국처럼 헤이그-비스비 규칙을 준용할 경우, 하주의 통지 의무에 대한 다른 규정이 없으므로 이에 대해 수정 및 보완하여 위험화물의 통지에 대한 규정을 법제화해야 할 필요성이 대두 될 것이다. 환언하자면 헤이그-비스비 규칙의 준용과 통지에 관한 묵시적 의무라는 두 측면의 결합을 통해 국내법적인 효력을 갖게는 하겠으나, 이러한 국내법을 준거법이나 지상약관으로 규정하지 않는 한, 당연히 국제운송규칙인 헤이그-비스비 규칙을 따라야 할 것이다. 따라서 헤이그-비스비 규칙의 적용은 위험화물의 통지가 하주의 의무로서 효력을 갖는 것이 아니라 동 규칙 제4조 (6)항의 과실책임의 한 부분으로만 판단되도록 만들 것이다. 따라서 국제적인 운송 규칙의 위험화물에 대한 규칙 중 하주의 위험화물 통지에 대한 구체적인 조항을 추가함으로써 개선할 필요성이 있다고 하겠다.

2) 운송인의 위험화물 인지여부

헤이그-비스비 규칙 제4조 (6)항에서는 위험화물에 대한 운송인의 인지여부에 따라 당사자 간의 책임과 면책을 부여하고 있다. 위험화물에 대해서 객관적으로 알 수 있는 경우, 예를 들면, 위험화물이 옥수수로서 입찰 상품이라 모든 사람이 알고 있을 경우⁴⁸⁾, 유류화물과 같이 일반적으로 위험화물이라는 것을 알 경우, 계약서상에 명시되어 있을 경우 또는 하주로부터 위험화물의 특성에 대하여 통지를 받았을 경우가 있다. 위와 같은 경우에는, 운송인이 화물에 대한 위험성을 충분히 인지한 것으로 판정되어 하주는 면책될 수 있을 것이다. 반면, 하주로부터 위험화물에 대한 특성을 통지받지 못하였거나, 위험성을 예측할 수 없었을 경우와 같이 운송인이 위험화물임을 인지하지 못한 경우에는 운송인은 각종 손해에 대해서 하주에게 피해 보상을 요구할 수 있으며, 화물의 위험성으로부터 회피를 위한 무해화, 파괴, 폐기 등 어떠한 수단을 사용할 것에 대한 처분권과 이에 따른 화물 손해에 대한 면책을 얻을 수 있을 것이다.

⁴⁸⁾ 많은 것에 대하여 하주에게 잘못이 있다고 판결하였다.

48) (1878) 3E Ex D 28 (CA). *Actos v. Burns* 사건 참조.

무엇보다 중요한 문제는 헤이그-비스비 규칙 제4조 (6)항에 따라서 운송인의 인지여부, 즉 운송인이 위험화물에 대해 얼마나 알고 있는가가 책임의 판결에 단서가 될 것이다. 이는 운송인의 화물에 대한 인지 정도의 기준을 어디까지로 할 것인가 하는 중요한 문제점을 남기게 된다. 인지 정도에 따라 운송인의 책임인지 하주의 책임인지로 나뉘질 수 있기 때문이다. 적부, 선적, 포장과 관련하여 IMDG Code에 따라 운송인이 모든 화물에 대한 전문적인 지식을 갖추므로 위험화물 사고 발생에 대하여 운송인 스스로가 예방해야 하는 것인지, 아니면 하주가 운송인에게 위험화물의 예측할 수 없는 상황에 대한 모든 것을 구체적으로 통지함으로써 운송인의 지식을 보완토록 하여 위험화물에 대한 사고를 예방할 것인지를 구체적으로 생각해 보아야 한다. 결국 다른 말로, 하주의 운송인에 대한 통지의 의무를 강화할 것인지, 운송인 스스로가 위험화물에 대한 지식을 더 습득할 것인지로, 이를 해결하기 위한 방법으로 운송인의 인지여부를 확정할 필요성이 있다. 또한 인지여부만으로 당사자 간의 책임을 확정할 수 없는 경우를 상정할 때, 하주는 화물보험을 통해 위험을 회피하거나, 운송인이 저야할 책임에 대한 추가 비용만큼 운임의 가격을 상승하는 형태로서 하주에게 동등한 비용을 제시하여야 한다.(Joseph, 2012:13)⁴⁹⁾

IV. 위험화물에 관한 판례 분석

현재 국제운송규칙, 국제위험물운송규칙을 비준한 국가 대부분은 유사한 법률조항을 가지고 있다. 하지만 위험화물에 대한 법조항의 해석은 판례마다 다른 의견을 제시하고 있다. 이러한 문제는 동일한 조항에 대한 해석이 각국마다 서로 다르게 되고 있음을 보여주는 것이다. 결국, 현재의 국제규칙이 조항에 대해 단순하거나 바르게 제시해주지 못하고 있음을 시사해주는 것인데 이러한 국제규칙의 통일성과 해석의 견해차를 줄이기 위해 판례를 통해서 살펴보고자 한다.

1. 운송인의 인지 수준에 관한 판례

헤이그-비스비 규칙에서는 위험화물에 대한 운송인과 하주 간의 면책에 대한 기준을 하주

49) Chuah, Joseph Z., "Dangerous goods liability in the age of containerization warning : This comment may(or may not) self-destruct", "Tulane Maritime Law Journal", 2012, p.13.

의 통지유무 여부에 따라 결정하도록 규정하고 있다. 하지만 최근에 발생한 두 개의 판례에서는 헤이그-비스비 규칙의 통지의무에 따른 기준 외에 위험화물에 대한 운송인의 인지 또는 지식에 근거하여 송화인의 엄격책임이 과실책임으로 판결되는 성향을 보이고 있다.⁵⁰⁾

1) CONTSHIP CONTAINERLINES, LTD. V. PPG INDUSTRIES, INC⁵¹⁾

본 사건은 피고 PPG가 총 512개의 CalHypo(Calcium Hypochlorite) 드럼통을 컨테이너에 나누어 Contship France에 선적을 했고, 사우스 캐롤라이나 Charleston으로부터 1997년 9월 말에 항해를 시작했다. 선박이 Thaiti에 도착했을 때 화재가 발생하는데 그 원인은 연료통 근처에 있었던 1개의 컨테이너에 적입된 80드럼의 총 425파운드의 CalHypo에서 화재가 발생하였다. 특정 형태의 CalHypo(Calcium Hypochlorite)는 교통부 규정인 “UN2880”에 기재되어 있어 본 물질의 가연성에 관해 운송인은 이미 알고 있었다. 높은 온도에 노출되어 가열되었을 때 CalHypo는 임계온도보다 더 빠르게 자가 분해되는 특수한 성질이 있는데 이에 기인하여 화재가 발생했고, 이후 열전도의 결과로 주변부의 물질에도 불이 전이되어 선박과 화물에 손실을 발생시켰다.

본 사건의 1심에서 양당사자간의 논쟁은 첫째, 위험화물에 대하여 화주가 운송인에게 통지하였는가?와 둘째, 운송인의 화물 적부 방법이 IMDG Code를 위반하였기 때문에 사고가 발생하였는가?에 쟁점을 두었다. 운송인인 Contship은 CalHypo라는 화물이 발화라는 특성이 있어 위험성이 높다는 것을 인지는 했으나, 본 화물에 대한 운송인의 지식 및 인지의 수준은 CalHypo를 포장하고 있는 화인을 통해서 임계온도가 55도로 표기되어 있었다는 점 외에, 컨테이너의 크기, 적재량에 따라 임계온도가 변할 수 있다는 IMDG Code의 또 다른 조항⁵²⁾(이하 SADT)을 인지하지 못하였다고 하였다. 이 점에 대해 운송인측은 하주의 통지가 명확하지 못하였기 때문에 일어난 화재로 하주의 부실통지에 대해 엄격책임을 주장했다. 이에 대해 하주측에서는 위험물의 적부와 관련하여 운송인이 IMDG Code를 위반하여 가열이 될 수 있는 연료통 옆에 CalHypo를 선적하였고 이 때문에 발생한 화재이므로 운송인에게 과실이 있다고 주장했다.

사건의 판결은 1심과 항소심 모두 동일하게 운송인의 책임으로 인정하고 판정했다. 본 사건에서 IMDG Code에 따라 CalHypo가 섭씨55도에서 안전하다는 사실에 대해서 운송인측인 Contship은 확인한 것으로 보고, 따라서 운송인이 IMDG Code내에 세부 내용인 SADT도 모두

50) 특히 운송인이 인지하지 못하였을 경우에 송화인에 엄격책임을 인정해야하는지 아니면 무과실로 인정하여 송화인에 대한 청구를 인정하면 안 되는지에 대하여 논의가 이루어졌다.

51) 2006 A.M.C. 686.

52) SADT(Self-Accelerating Decomposition Temperature)라고 명명하며 운송 중 온도조절이 필요한 화물의 경우에는 UN 시험 및 기준편람에 따른 시험을 통하여 SADT의 값을 구하여야 한다.

알고 있는 상황으로 판단하였다. 즉, SADT가 IMDG Code에 규정되어 있는 바, CalHypo라는 위험화물이 35도 이상, 45도 이하에 저장되어야 하는 것을 운송인이 알고 있는 것으로 해석함으로⁵³⁾ 법원은 운송인이 IMDG Code를 위반했다고 판정을 내렸다. 이 사건은 결과적으로 USCOGSA 제1304조 (6)항에서의 위험화물에 대한 지식은 운송인을 보호할 수 있는 조항이므로 배제하고, USCOGSA 제1304조 (4)항의 과실책임주의에 근거하여 적부를 잘못된 운송인의 책임으로 인정하여 판정하였다.

2) M/V DG Harmony v. PPG INDUSTRIES⁵⁴⁾

M/V DG Harmony는 175.57미터의 컨테이너 선박으로 소유주는 Navigator이며, 맨섬(Isle of Man)에 등록되어 있는데 Safmarine과 CMBT Lines N.V.의 자회사이다. DG Harmony는 1800개의 표준 컨테이너를 실을 수 있고, 3개의 선창으로 구분되어 있으며 장비를 갖추고 있어 각 선창마다 위험화물을 운반할 수 있도록 설계되어 있었다.

본 사건의 Harmony호의 마지막 항해가 뉴욕으로부터 1998년 10월 말에 있었는데, 남아메리카행으로, 마이애미와 사바나, 뉴포트뉴스에 기항하기로 예정되어 있었다. 뉴포트뉴스에서 용선자인 ChoYang Shipping Co.를 통해서 10개의 컨테이너에 약 16000kg의 CalHypo를 제조업자 PPG를 통해 3번 선창 내의 연료통 주위에 적입하게 된다. 이 물질에 대해서 PPG는 본 용선선박에 적재한 다른 화주에게 CalHypo의 선적에 대한 동의 허가를 얻었다. 선박이 출발한지 8일 쯤이 되는 11월 9일 브라질 북쪽 해협에 도착했을 때, 3번 선창에서 폭발이 발생했으며, Harmony호의 선장과 선원은 이 사실을 알게 되었다. 12시간 동안의 소화 작업 끝에 선원들은 배를 포기하고 탈출하게 된다. 결국 화재는 3주간 지속되었고 그 결과, 선박과 화물은 전손되었다.

본 사건의 쟁점은 1심에서 하주는 본 화물에 대해 IMDG Code의 방식에 따라 포장하였고, IMDG Code의 Class 5.1⁵⁵⁾에 의거, 산화물질로 구분되어 화재에 취약하므로, CalHypo는 24시

53) CalHypo의 실질적인 SADT의 온도는 35도 이상 45도 이하였다.

54) 2008 A.M.C. 1848.

55) IMDG class 5.1(산화성물질) : 2가의 -O-O 결합을 가지고 있어, 하나 또는 두 개 모두의 수소원자의 유기라디칼로 치환된 과산화수소의 유도체로 간주될 수 있는 유기물질을 말한다. 유기과산화물은 온도에 불안정한 물질로서 자기속발열분해(SADT)를 일으킬 수 있으며, 열, 불순물(산, 중금속 화합물, 아민류 등)과 접촉, 마찰 또는 충격에 의하여 개시될 수 있다. 그리고 유기과산화물은 다음 중 1가지 이상의 위험특성을 가지고 있다.

- 폭발적으로 분해.
- 급속하게 분해.
- 충격 또는 마찰에 민감.
- 다른 물질과 위험하게 반응.
- 눈에 손상을 줌.

간 동안 55도를 초과하는 장소나 지점으로부터 멀리 떨어진 곳에 적부해야 하는데 그렇게 하지 않은 것에 대해 운송인이 IMDG Code를 위반하였음을 주장하였다. 반면에 운송인은 CalHypo는 IMDG Code에 의해 규정되어 있으며, “UN2880”에서 산업용 살균제로 분류되어 있다고 주장하였다. 이를 통해 CalHypo라는 물질 자체가 상온에서 지속적으로 분해하는 불안정한 물질이라는 사실을 주장하였고 예상하지 못한 위험에 대한 하주의 부적절한 통지와 일반적인 과실에 대해서는 하주에게 엄격책임이 있다고 주장하였다.

사건의 판결은 1심과 항소심을 통해 예상하지 못한 위험요소에 대해서 하주가 운송인에게 정확히 전달하지 못했다는 점, 일반적인 과실에 대해서는 하주에게 엄격책임이 있다는 점은 분명하지만, 반대로 하주가 운송인에게 적절한 통지를 하였다고 가정해 보았을 때, 과연 운송인이 위험화물에 대한 대비 또는 대책에 있어 인지하였을 때와 인지하지 못하였을 때에 차이점이 있었을까? 라는 논점을 근거로 하주의 손을 들어 주었다.

그러나 최종적으로 2011년의 최종 상고심에서 USCOGSA 제1304조 (3)항에 적절한 통지를 하지 못한 하주에 일반적인 과실의 사실을 인정하고, USCOGSA 제1304조 (6)항에서의 예측하지 못한 위험화물은 운송인이 위험화물에 대하여 인지하지 못한 것으로 해석된다 라는 내용을 통해 하주에게 엄격책임이 있다고 판정하였다.

3) M/V Rickmes Genoa Litigation⁵⁶⁾

M/V Rickmes Genoa Litigation은 ESM은 본사가 미국 델라웨어에 위치한 미국회사로, ESMT는 ESM의 자회사로서, SS-89를 생산하며, 화학품으로 정제된 녹은 철을 이용한다. ESMT의 자금조달, 교육은 ESM에서 제공하고, ESMT는 자국 본사의 ESM의 이사로 구성되어 있다. 근본적으로, 미국회사가 SS-89를 자회사인 ESMT에서 도매가로 구매한 뒤, 소매가격으로 재판매한다.

2005년, ESMT로부터 선적을 ESM이 지시하였다. ESM은 Pudong Tran을 고용하여, SS-89 600톤을 선적하도록 지시하였고 운송 전, ESMT는 HMR에서 규정하고 있는 포대에 맞추어 컨테이너에 적입하였다. 또한 ESM은 ESMT의 지시에 따라 물질안전대장(Material Safety Data Sheet)을 모회사인 ESM에게 전달하였다. ESMT는 SS-89의 마그네슘으로 이루어진 특수 성질에 대해서는 특별히 운송인에게 통지하지 않았으나, ESMT는 본 화학물의 선적에 대한 사실이 Rickmers에게 통지 되었음을 알게 되었다. 이에 대한 근거는 SS-89를 적입하려고 ESMT에 고용된 Pudong Trans는 Rickmers에게 Harmonized Tariff System(HTS) 상품 분류코드에 일치하

56) 752 F.Supp.2d 379.

는 물리화학적인 속성이 있는 NO.81043000⁵⁷⁾으로 기재하여 Rickmers측에 전달하였다는 것이다. 이에 Rickmers의 운송대리인은 애매모호한 통지에 대해서 세심한 주의를 기울이지 못하였고,⁵⁸⁾ 결국 Rickmers의 운송감독인에게 불명확한 통지에 의해 운송대리인은 선장에게 전달하지 못하였다.

중국에서 출발 이후, Rickmers는 황해에서 Suncross선박과 충돌하였고, 선박 선체가 손상을 입어, 선체에 손상된 곳을 통해서 해수가 흘러들어오게 되었다. 본래 SS-89는 마그네슘을 기반으로 한 화물로, 물과 접촉을 하면 폭발이 발생하며, 항상 건조한 상태로 보관해야 하는 물품이었다. 하지만 이러한 물품에 대해서 IMDG Code나 어느 규칙에서도 규정을 찾아 볼 수 없었다. 이후 곧, Rickmers 선창에서 폭발이 연쇄적으로 일어났고, 선박과 화물은 손상을 입었다. 결국 SS-89는 완전히 소멸되었고, 1등 항해사는 그 자리에서 사망했다.

이 사건은 상기의 DG Harmony 사건에서와 동일하게 위험화물의 인지여부에 따라 또는 통지여부에 따라 당사자 간의 책임여부를 가리게 된 사건이다. 운송인은 위험화물의 대하여 화주에 의해 직접적인 통지를 얻지 못하였다. 따라서 통지를 하지 못한 하주에게 엄격한 책임을 물을 것을 주장하였다. 반대로 하주는 합리적으로 예측 가능할 수 있고, HTS 분류표로 하주가 고용한 Trans pudong에 의해서 간접적으로 통지되었고, 운송인이 합리적으로 알 수 있었음에도 불구하고, 세심한 주의의 부족과 의사소통의 부족에 대해 운송인 측의 일반적인 과실이라고 주장하였다.

2010년의 1심 판정은 앞선 판례인 DG Harmony 사건의 판시를 또 다시 뒤집는 판결을 내렸다. 본 사례 또한 예측할 수 없는 위험이므로 선례를 따를 경우, 화주의 과실이 되었어야 하나, 운송인이 특정 위험물에 대해서 합리적으로 위험을 예측 가능할 수 있었을 것이라는 점 및 위험화물의 특성에 대해서 인지할 수 있다는 사실에 입각하여, SS-89가 비록 IMDG에 직접적인 위험화물이라고 명시되어 있는 것은 아니라 할지라도 HTS 상품분류코드로 충분히 위험의 정도를 알 수 있기 때문에 하주의 통지에 대한 엄격책임은 없다고 판시했다. 즉, 다시 운송인의 책임으로 회귀시킨 사례이다.

57) HTS 물품분류코드에서 SS-89는 마그네슘이 89% 함유된 화물이라고 명시되어 있음.

58) Chuah, Joseph Z., "Dangerous goods liability in the age of containerization warning : This comment may(or may not) self-destruct", "Tulane Maritime Law Journal", 2012. pp.10-11.

2. 위험화물 규칙 적용에 관한 판례

현재 위험화물에 대하여 각 국의 판정을 위험화물 규칙과 규정이 있음에도 불구하고, 법 조항의 명확성이 떨어짐에 따라 위험화물 조항을 배제시키고, 일반적인 규칙을 통해 판정하고 있다. 이러한 문제는 위험화물 규칙에 대한 구속력의 약화를 가져온다고 판단된다.

1) *Compania Sud Americana de Vapores S.A. v. Sinochem Tianjin Import & Export Corp*⁵⁹⁾

이 사건에서 제조업자인 Sinochem은 CalHypo 334kg을 M/V ACONCAGUA에 선적하였고 출항 후에 폭발로 화재가 발생하게 된다. ACONCAGUA호의 선주인 Hamburg Schiffahrtsgesellschaft는 용선자인 CSAV에게 본 선박의 용선을 주었고, 출항지인 대한민국 부산으로부터 입항지인 칠레로 항해하는 것이었다. 본 선박의 선적 공간 3면이 연료 탱크와 인접한 곳에 CalHypo가 적부되었고, 자가 발열을 하는 CalHypo는 열에 노출되게 되었다. 선박이 출항하고, 1998년 12월 30일에 폭발이 발생했으며 이로 인한 화재로 선박과 화물에 심각한 피해를 입게 된다.

각 당사자는 다음과 같이 주장했다. CSAV(용선 운송인)는 Sinochem(하주 및 제조업자)을 상대로 위험화물에 대한 선적과 관련하여, 본 선적 화물인 CalHypo가 여타 제품에 비교해 비정상적인 열적불안정성으로 인해 낮은 발화점을 가지고 있다는 전문가의 증언을 근거로, 제조업자인 Sinochem의 공장에서의 부실한 안전관리 품질기준에 의해 검사되어졌기 때문에 비정상적인 제품이며 결국 이것이 화재의 원인이 되었다고 주장하였다. 또한 화재가 발생하기 8일 전이었던 12월 22일에 제품 자체가 이미 가열되고 있었기 때문에 본 선박에서의 화재와 관련이 없다고 주장하였다.⁶⁰⁾ 반대로 Sinochem측은 CalHypo가 선박의 연료통 옆에 적부되었고, IMDG Code를 위반하였기 때문에 적부방법에 있어서 운송인의 과실이 있는 것으로 이로 인해 선박과 화물이 손실되었다고 주장하였다.

법원의 1심 판결은 연료탱크가 가열된 날짜를 고려해볼 때 IMDG Code의 위반 사실에 대한 근거 없음을 판정하여 운송인의 과실이 없으며, 적부의 문제보다 위험화물의 선적으로 인한 사고라고 판정하였다.

이에 Sinochem은 항소하였고, 이 항소는 기각 되었다. 이 판결에서 가장 중요한 판결근거가 된 것은 전문가의 증언이었다. 결과적으로 불량재료로 인하여 CalHypo가 폭발을 일으켰다

59) [2011] 1 Lloyd's Rep. 683, [2011] B.L.R. 101 참조.

60) CalHypo는 온도 상승으로 인해 자가발열분해를 하는데, 화재 당시에는 연료통주위의 온도가 높지 않았다. 실질적으로 연료통 주위의 온도가 상승된 일자는 화재가 나기 8일 전 이었다.

고 판정을 내리게 되었으며, 본 건은 물품운송원칙보다 제품책임원칙에 맞춰 즉, 위험화물의 운송에 대한 법적 절차를 통한 화물 안전성을 논하기 보다는 제품 자체의 하자로 생산자 과실에 의한 책임으로 법원은 접근하였다.

따라서 흥미롭게도 본 건에서는 운송인의 IMDG Code의 위반 유무에 대해서는 중점적으로 다루지 않았다. IMDG Code는 예방적 차원에서 위험화물의 적부, 포장, 선적과 관련한 내용을 담은 규정으로 이에 대해 각 당사자에게 본 규정의 준수를 권고하고 있으며 또한 규제력도 지니고 있다. 결과적으로 본 사건에서 화재가 일어난 당일에 그 화재의 원인이 연료탱크의 가열이 아니었다고 할지라도, 적부 방법에 있어서는 운송인이 IMDG Code를 위반하였고 따라서 운송인에게도 과실이 있다는 것을 인정하여야 했다. 이러한 사실에도 불구하고, IMDG Code의 적용을 통한 운송인의 책임 규명을 배제하였다는 점은 위험화물에 대한 법적 안정성을 법원 자신이 저해하고 있다고 판단할 수 있다.

3. 판례 분석을 통한 해결 방안

위험화물에 대한 헤이그-비스비 규칙을 살펴보았는데 위험화물의 운송에 따른 하주의 의무는 Brass v Maitland 사건에서 이미 하주에게 절대적인 책임이 있다는 것이 현재까지 이어져 내려왔다. 그러나 최근에 있었던 상기의 두 판례를 통해서 위험화물에 대한 인식이 바뀌고 있음을 확인할 수 있었다. 첫 번째 사건과 두 번째 사건에서 위험화물에 대한 “운송인의 인지 여부”와 “하주의 통지”라는 기준을 통해 위험화물에 대해서 얼마나 인식하고 조치하는가에 따라 하주와 운송인간의 책임이 결정된다는 사실을 확인할 수 있었다. 향후, 위험화물과 관련한 판례가 더 많이 나와야 당사자 사이에 책임의 기준으로 운송인의 인지와 하주의 통지에 대한 기준이 더 명확해 질 것이라 본다.

두 사건 모두 CalHypo라는 위험물질에 대한 판례이며, 미국에서 진행된 판례이자, 그 결과가 상반된 판결이라는 점은 운송인의 적부 그리고 하주의 부적절한 통지라는 상반된 책임관계와도 유사한 부분을 보이고 있다는 점이 매우 중요하다. 또한 세 번째 판례의 경우 다시 2010년에 판결을 뒤집었다는 것에서 위험화물의 인지여부에 따른 책임여부는 매우 혼란스러운 상태이다.

첫 번째 사건은 선적물인 CalHypo라는 화물이 위험화물이라는 것을 운송인이 인지하고 있었다면, 위험화물에 대한 인지여부가 크게 중요한 것은 아니며, USCOGSA 제1304조 (6)항의 내용은 엄격히 적용될 수 없다고 판결하였고, 따라서 USCOGSA 제1304조 (3)항에 따라 운송

인의 적부 방법에 대한 문제로 사고가 야기되었으므로 운송인의 과실책임이 있다고 판정하였다. 요약하자면 하주의 부실한 통지에도 불구하고 운송인이 위험화물임을 알았다는 사실만으로도 운송인은 위험화물과 관련한 안전조항에 대한 어떠한 무지로부터 면책되지 못한다고 판결을 한 것이다.

두 번째 사건은 운송인은 :“예측하지 못한 위험요소”에 의해서 운송인에 적합하게 통지하지 못하였다는 일반적인 과실과, USCOGSA 제1304조 (6)항에 따라 운송인이 합리적으로 위험화물에 대하여 어느 무엇도 책임을 지지 않는다는 조항에 근거하여 하주에게 책임이 있다고 판정하였다. 본 사건 또한 매우 중요한 시사점을 남기게 되는데 원심 및 항소심에서는 모든 절차를 다 진행하였음에도 불구하고 법원의 판결은 IMDG Code 준수 위반으로 운송인에게 매우 불리하게 적용하였다. 그러나 최종심에 가서는 위험화물에 대한 상세한 위험성에 대해 하주의 적절한 통지가 없었다는 사실에 근거하여 하주 과실로 책임을 전환함과 동시에 운송인에게 면책을 주었다.

세 번째 사건은, 사건 이전에 가장 최근 판례였던 DG Harmny의 대한 판시를 또 다시 반복하는 사건이었다. Contship의 사건에서와 동일하게 부실한 통지임에도 불구하고, 위험화물에 특성에 대해서 알 수 있는 기회가 운송인에게 충분히 있었는데, 운송인 자신이 그 위험화물에 대해 최소한의 주의를 가지지 않았고, 그 무지로 선박에 선적하였다는 것은 운송인의 충분한 과실이 있다고 판정되었기 때문에 하주는 이에 대하여 면책되었다.

마지막 사건은 위험화물에 대한 접근을 화물의 운송의 단계가 아닌 화물의 제조 단계에서 확인한 사례이다. 본 사건의 시사점은 물품운송원칙에 따라 운송인의 IMDG Code의 이행 및 준수의 정도에 대해 시험할 수 있는 사건이었음에도 불구하고 사고의 발생 원인을 제조라는 점에 초점을 맞췄다는 점이다. 이는 해상운송의 특징 상 원인의 규명과 책임의 분배가 어렵기 때문에 그 원인을 쉽고 빠르게 찾을 수 있는 쪽으로 돌렸기 때문으로 보인다. 중요한 사실은 운송인의 과실에 대한 IMDG Code의 해석을 회피함으로써 위험화물 운송 규정에 대한 적용 가능성에 대해 법원이 훼손했다는 점이다.

상기의 사건들을 통해서 살펴볼 때 헤이그-비스비 규칙을 내국의 해상물품운송법으로 준용하여 해석 기준으로 사용함에 있어 위험화물에 대한 사건에 대해 각 판례마다 다른 해석을 제시하고 있다는 것을 확인할 수 있다. 따라서 위험화물에 대한 “운송인의 인지 수준”에 대한 판단기준을 명확히 제시해야 하며, “위험화물에 대한 하주의 통지 의무”는 일반적인 단어로 다름으로서 더욱 그 명확성을 제공해야 할 것이다. 향후 국제해상운송규칙은 위험화물과 관련하여 당사자 간에 적용 가능한 통일되고 명확한 기준을 제시하여 개정되어야 한다고 판단된다.

현재 위험화물과 관련한 판례는 상기의 사례가 최신의 사례로서 모두 지금까지 위험화물과 관련하여 누적된 사례를 참조하고 있다. 그럼에도 불구하고 판례의 결과는 운송인의 인지와 화주의 통지에 대한 부분의 해석에서 그 결과를 달리하고 있다. 따라서 본 사례 및 향후의 사례를 통해 위험화물에 대한 판단의 기준이 되는 운송인 인지와 화주의 통지에 대한 내용을 좀 더 명확히 하여야 한다는 사실을 확인할 수 있다.

V. 결 론

한 국가가 발전하기 위해서는 무엇보다도 기술의 축적과 원료의 확보가 필수적이다. 최근 들어 국제화물운송에서 위험화물이 차지하는 비중이 높아지고 있는 추세이다. 이는 기기를 가동하기 위한 원료의 대부분이 위험화물로 구성되어 있기 때문인 것으로 추정된다. 예를 들어, 원칙적으로 위험화물에 대한 선적이 금지되어 있는 경우라 할지라도, 국가 간의 균형적인 발전을 위해서는 위험화물을 운송할 수밖에 없다. 이러한 경우에 우리는 계약서상 지상약관 또는 규정된 위험화물규칙에 따라서 양 당사자 간의 합의를 통하여 위험화물을 운송하고 있는 것이다.

위험화물은 위험화물 자체의 손상으로 인한 운송인의 책임, 위험화물에 의한 선박손상과 관련된 운송인과 송화인의 책임, 항해 중에 위험화물의 양륙에 대한 운송인의 권리 등의 문제가 제기된다. 이러한 문제에서 송화인과 운송인, 특히 운송인이 위험화물에 대하여 인지하고 있는지 또는 위험화물에 대한 지식을 습득하고 있는지에 따라 다른 결과가 나타나고 있다.

최근에 위험화물의 운송이 급증함에도 불구하고, 위험화물운송규칙의 몇몇 조항들이 애매 모호하거나, 사실상 예측하지 못한 위험화물에 대해서는 현실적으로 모두 분류할 수는 없다는 문제점을 가지고 있다. IMDG Code의 경우 운송계약에 있어서 당사자의 주의의무 위반 여부를 판단하는 결정적인 기준이 되는 것은 아니지만 위험화물의 결정 및 위험화물의 선적과 관련하여 당사자에게 요구되는 의무를 성실하게 이행하였는지가 판단의 근거가 되고 있다. IMDG Code는 위험화물의 분류에 있어서 세계적인 화물규칙으로서 적부, 포장, 선적 방법에 따라 9가지로 분류하고 있다. 그럼에도 불구하고 본 규칙이 모든 위험화물에 관한 책임문제에 대한 해결기준을 제시하는 것은 아니며 특히 특정화물 선적 시 현재까지 과학적으로 그 위험이 밝혀지지 않은 위험에 대해서는 적용할 수 없다는 한계점을 가지고 있다. 더욱이, 위험화물에 대한 책임관계에 대해서는 국제운송규칙의 내용과 관련하여 같은 사안에 다른 판

례가 나온다는 사실을 확인해 보면 위험화물의 조항이 명확하지 못하고 적용상 한계점이 있는 것으로 판단할 수 있다. 본 연구를 통해 국제운송에 있어 위험화물의 운송에 따른 화주와 운송인 간의 책임 문제와 당사자 간의 충돌을 피하기 위한 방법을 모색하기 위하여 기존의 판례와 최근의 판례의 핵심 내용을 비교하여 보았다.

다행스러운 것은 송화인의 엄격책임의 법리가 운송계약 당사자인 운송인과 송화인이 모두 선적화물의 위험성을 인지하지 못한 경우에만 적용되는 것으로 운송인이 선적화물에 대한 위험성을 인식하고 있거나 지식을 보유하고 있는 경우, 위험화물의 선적 시 관리, 취급상의 과실이 손해의 부분적인 원인이 되었다면 송화인의 엄격 책임을 제한적으로 해석하는 최근의 판결들을 살펴볼 수 있었다는 점이다. 당사자 간의 책임 분배를 위한 기준을 “하주의 통지 여부”와 “운송인의 인지 여부”로 보았을 때, 결국 운송인과 송화인 사이의 위험화물에 의해 발생한 손해에 대한 책임상 균형을 반영하고 있다는 점은 올바른 것으로 판단된다.

하지만 위험화물은 일반화물과 비교하여 위험성이 크고 특수성을 지니고 있으므로, 일반적인 상황이 아니라 특별조항으로 책임관계를 명확히 제시할 필요가 있는 것으로 판단된다. 헤이그-비스비 규칙 제4조 (3)항은 일반적인 과실에 따라 각 당사자의 과실여부에 따라 판정하는 일반적인 조항이고, 동 규칙 제4조 (6)항은 위험화물에 관련된 특별조항이라고 볼 수 있다.⁶¹⁾ 그러나 책임을 규정하기 위해서 조항의 내용이 매우 부족하다고 보여 진다. 제4조 (6)항과 같은 경우에는 1) 운송인이 위험화물을 인지하였을 경우, 2) 운송인이 위험화물에 대해 인지하지 못하였을 경우 3) 운송인과 하주 모두 위험화물에 대해 인지하지 못하였을 경우 모두를 고려하여 책임관계를 구체적으로 제시할 필요성이 있으며, 운송인의 위험화물에 대한 인지 정도에 대하여 구체적으로 그 범위를 제시해주는 것이 필요하다. 또한 위험화물이라는 특수성 때문에 그 내용 자체에서도 Appendix나 한 개의 Chapter로써, 구체적인 부연 설명이 제시되어 포함될 필요성이 있다.

당사자 간의 위험화물에 대한 책임문제의 균형을 조절하기 위해 아래와 같이 간략하게 방안을 제시하여 본다. 첫째, 위험화물에 대한 하주의 운송인에 대한 통지 의무를 강화, 둘째, 운송인 스스로 IMDG Code 등 위험물에 대한 안전 법규와 취급 지식에 대한 교육 강화, 셋째, 양측 모두에게 각각의 의무를 좀 더 강력하게 부여함으로써 사고 발생률에 대한 사전적 예방, 마지막으로 상호 비용을 증대시키는 방법이기도 하지만, 안전을 위한 방편으로 하주는 위험화물에 대한 화물보험의 부보를 통한 위험의 회피, 운송인은 자신이 져야 할 책임에 대한 추가 비용에 대해 운임의 상승을 통한 전가 등이 있을 것이다. 첫 번째부터 세 번째까지의

61) SA(1998) A.C.605(HL.1998)에서 헤이그 규칙 제4조 (6)항은 일반과실책임주의에 대한 의도된 예외로 위치하는 것으로 해석하였다.

방법은 제도적인 측면에서 접근하였다면 마지막 방법은 실무적인 방법으로 위험화물에 대한 리스크를 회피하고자 제시하는 방법이다. 향후 위험물과 관련한 더 많은 판례가 나온다면 양 당사자 간의 책임에 대한 지침을 더 명확히 할 수 있을 것이라는 기대감을 가져보며, 국제운송 실무상 어떠한 방안이 더 안전하고 효율적으로 자리 잡을 것인지는 지속적으로 동향을 살펴봐야 할 것이다.

참 고 문 헌

- 노창균·홍순경, 「위험화물 운송론」, 두남, 2009.
- 오학균·김진권·류동근·김명재, 「용선론」, 두남, 2013.
- 이균성, 「신 해상법 대계」, 한국해양수산개발, 2010.
- 임석민, 「국제운송론(제5판)」, 삼영사, 2011.
- 임석민, 「선하증권론」, 두남, 2010.
- 한국선주협회, 「로테르담규칙 제정과 발효, 협약의 주요내용 해설」, 한국선주협회.
- 권오, “국제운송 관련 규칙의 위험물 조항에 관한 연구”, 「관세학회지」, 제14권 3호, 한국관세학회, 2013.
- 김선옥, “위험물 선적과 송하인의 책임에 관한 최근 판례 경향”, 「해운물류학회지」, 제55호, 한국해운물류학회, 2007.
- 김선옥, “국제해상물건운송에 있어서 위험화물의 선적과 계약당사자간의 책임관계”, 「해운물류학회지」, 제59호, 2008.
- 김선옥, “용선계약하에서 위험물 취급에 관한 고찰”, 「통상정보연구」, 제11권 1호, 한국통상정보학회, 2009.
- 양석완, “송하인의 위험물에 관한 고지의무”, 「한국해법학회지」, 제30권 2호, 한국해법학회, 2008.
- 양정호, “해상운송에서 위험물에 대한 운송 당사자간 위험분담에 관한 연구”, 「춘계학술발표대회」, 관세학회지, 2009.
- 윤창술, “항만내 위험물관리의 안전도 제고를 위한 법적 대응방안”, 「법학연구」, 제20권 제2호, 경상대학교 법학연구소, 2012.
- 이진국, “국내 위험물 운송에서의 문제점과 개선방향”, 「해운과 경영」, 제 24호, 2011.

-
- 조현숙, “로테르담 규칙에서 해상운송인의 책임에 대한 비교연구”, 「무역학회지」, 제35권 제1호, 한국무역학회, 2010.
- Chuah, Jason, “The carriage of dangerous goods by sea”, “Journal of Business Law”, 2009.
- Chuah, Joseph Z., “Dangerous goods liability in the age of containerization warning : This comment may(or may not) self-destruct”, “Tulane Maritime Law Journal”, 2012.
- Chuah, Robert, “Shipment of dangerous cargo by sea”, “Tulane Maritime Law Journal”, 2007.
- Girvin, Stephen, Carriage of goods by sea, Oxford university express, 2007.
- Homer, Andrew, “Second circuit COGSA strict liability for shipper of dangerous goods in Contship containerlines, v. PPG industries, v. inc”, “Tulane Maritime Law Journal”, 2006.
- Rhidian, Thomas, D., The carriage of goods by sea under the Rotterdam rules, London : Lloyd’s List, 2010.

ABSTRACT

Responsibility allocation with awareness of parties on dangerous goods in maritime transport

Yang-Kee Lee* · Ji-Ho Choi** · Hak-Sung Shin***

The number of dangerous goods are increasing in maritime transport. As a result, a number of nations and international organizations are establishing or amending the rules of dangerous goods. There is necessarily the transport of dangerous goods like fuel and the importance of the definition and scope of the goods is increased. In addition, the responsibility between the parties is different with the notification of the goods and its awareness of transporters. In particular, responsible clauses of the transport rule show antithetical concepts between the scope of immunity and the responsibility of a shipper concerned with whether transporters are aware.

This research performs two works. First, this research analyzes the definitions and scope of dangerous goods through prior research. Second, this research suggests the necessity of united interpretation of the articles through a comparative analysis on judicial decisions concerned with awareness of transporters to dangerous goods. Dangerous goods have a distinctive feature and that is why responsibility and immunity between parties should be differently interpreted with general rules. Parties have duty concerned with faults on general goods and the scope of duty between parties can be specifically made. However, if there is no specific articles concerned with responsibility between parties to dangerous goods, they could confuse the responsibility on duties concerned with risk. Therefore, this research suggests solutions and necessity of the united criteria for the articles to dangerous goods through analyzing precedent cases.

Key Words : Dangerous goods, Awareness, Notice, between of parties disclaimer, Hague-Visby Rules, IMDG Code

* Professor, Department of International Trade and Commerce, Pusan National University(First Author)

** Master's Course, Department of International Trade and Commerce, Pusan National University(Co-Author)

*** Lecture, Department of International Trade and Commerce, Pusan National University(Corresponding Author)